

## DE VERGETEN ZEESTRIJDERS 1914-18 (7)

door **François COOPMAN**

In de loop van de jaren 1914-18 werden er vier (1) Oostendse stoomtreilers door Duitse duikboten gekelderd. Van drie (2) heb ik de zeeverslagen teruggevonden in het archief van het Zeewezen. Van het vierde slachtoffer, nl. de 0.170 "DELTA A", is het zeeverslag spoorloos, waarschijnlijk ergens foutief geklasseerd tussen de honderden dokumenten die het archief, van de jaren 1914-18, rijk is. Wat ik wel heb teruggevonden, na enkele jaren van geduldig zoeken, zijn enkele administratieve dokumenten m.b.t. het vergaan van de 0.170 (3), 18 mijl ten zuiden van de St. KILDA archipel, gelegen ten westen van de HEBRIDEN (4) Schotland.

1<sup>e</sup> document :

Telegram : TO MARBELGE-CHURTON-LONDON APRIL '18.

«RUMOUR RUN DELTA AT FLEETWOOD SUNK BY ENEMY (°) CREW SAVED (°) CLAESSENS (°)(5)

2<sup>e</sup> dokument :

brief van 26 april '18 (°) Dhr. J. NIERINCK, bestuurder van de rederij "DELTA" meldt, aan de Waterschout te MILFORD HAVEN, Dhr. CLAESSENS «dat de bemanning van "DELTA A" op 25 april 1918 aangekomen is in FLEETWOOD (6) vanuit GLASGOW. "DELTA A" gezonken op 24 april 1918 omstreeks 16.00 (°). De waarde van "DELTA A" wordt geschat op ± 8000 pond (°)

3<sup>e</sup> dokument :

27 april '18 (°) Dhr. J. NIERINCK maakt het zeeverslag opgesteld door schipper L. COENE, voor de Belgische consul te GLASGOW, over aan de waterschout Dhr. CLAESSENS.

4<sup>e</sup> dokument :

30 april '18. Waterschout CLAESSENS maakt het zeeverslag over aan de inspecteur BULTYNCK (LONDEN) (7)

5<sup>e</sup> dokument :

Het zeeverslag wordt goedgekeurd door advocaat H. BAELS (8)

De 0.170 "DELTA A" was één van de weinige Oostendse stoomtreilers die niet bewapend was en dus een gemakkelijke prooi voor de "U-19" van de III U-Flotille, met als bevelhebber Kapitän-Leutnant Johannes SPIES (10). Wegens een defekt aan een Diesel motor had SPIES zijn rooftocht rond de Britse kust moeten onderbreken en op zijn terugreis zonk hij op 23 april nog twee Britse stoomtreilers terwijl hij op 25 april de Nederlandse stoomboot " HOLLANDIA " metende 733T praaide en opleidde naar SWINEMÜNDE daar haar scheepspapieren onvolledig waren. Op 28 april meerde de U-19 aan in haar thuishaven, WILHEMSHAVEN.

Gezien het zeeverslag opgesteld door de schipper van de 0.170 spoorloos is, kan verondersteld worden dat de fatale "ontmoeting" met de U-19 als volgt is verlopen. Nadat de commandant van de U-19 zich, via de periscoop, verzekerd had dat de 0.170 niet bewapend was en er geen patrouille-vaartuigen in de omgeving waren, is hij boven water gekomen, heeft onmiddellijk een kanonschot gelost vóór de boeg van zijn prooi en door middel van vlaggen en seinen de bemanning bevolen hun vaartuig te verlaten. (VERLASSEN SIE DAS SCHIFF !). Dat de verraste bemanning er geen gras liet over groeien spreekt vanzelf en het gebeurde niet zelden dat sommige bemanningen, in grote paniek, in hun reddingsboot sprongen zonder drank, voedsel, compas en warme kledij met alle gevolgen van dien, op tientallen mijlen van de kust op een koude eenzame zee die geen genade kent. De maritieme oorlogsboeken staan vol met "openbootgruwelen". Het verlaten schip werd nu onderzocht door een officier en enkele matrozen (de demolitieploeg), alle belangrijke dokumenten werden in beslag genomen, van groot belang waren de zeekaarten waarop de Britse mijnenvelden

aangeduid waren en vooraleer hun U-boot te vervoegen werd er een "benne" vis meegenomen. Meestal liet de demolitieploeg enkele explosieven achter, maar de U-19 zonk de 0.170 door middel van haar 10,5 cm scheepskanon.

Verbleven de 16 schipbreukelingen lang in hun openboot, waren ze verspreid over twee boten, hoelang zwalkten ze rond op de winterkoude "Atlantiek" vooraleer ze opgepikt werden door een bevriend vaartuig? Slechts het spoorloze zeeverslag van de 0.170 kan deze vragen beantwoorden.

Nadat SPIES op 21 april de 0.170 had gezonken in de nabijheid van de eilandengroep St. KILDA richtte hij de steven van de U-19 naar het onbewoonde eilandje NORTH RONA, deel uitmakend van de St. KILDA Archipel. Nadat hij zijn bemanning had getrakteerd op een vers visje had hij nu zijn ogen laten vallen op de wilde schapen die op het eilandje rondliepen. Hij zette een officier en drie gewapende matrozen, waaronder de kok, overboord in een roeibootje, een bijbootje dat eerst moest opgeblazen worden, met als opdracht zoveel mogelijk vogeleieren te verzamelen en vier schapen te doden. Eieren vonden ze niet maar het was wel een kleine kunst om vier schapen neer te schieten. Gezien er niet voldoende plaats voorhanden was in de roeiboot voor vier schapen, werden er twee aan boord genomen, de twee anderen werden achter de roeiboot gesleept. Eens terug aan boord van de U-19 werden de schapen ontveld en in stukken gesneden. Gezien de stank die uitging van de wilde schapen werd dit vilwerk uitgevoerd op dek ! Na kabeljauw met een botersausje zou nu schapenragout op de menu staan, een welgekomen delicatessen voor de bemanning want aan boord van de U-boten werden er geen culinaire hoogstandjes opgediend. Integendeel, de erbarmelijke toestanden aan boord van de duikboten lieten niet toe dat er gezellig kon getafeld worden. Een vochtige atmosfeer, oliedampen, een steeds aanwezige lijfgeur wegens gebrek aan een noodzakelijke hygiëne in een zeer beperkte ruimte waren de oorzaak dat het leven aan boord ver van ideaal was om niet te zeggen onmenselijk. En toch had de Kriegsmarine geen tekort aan vrijwilligers die zich aanmeldten voor de onderzeebootdienst. Terloops nog even vermelden dat de vier Duitse militairen die aan wal gingen op strooptocht de enigste Duitse militairen waren die vrij rondgelopen hebben op Brits grondgebied gedurende de W.O I.

De 0.170 was de tweede stoomtreiler van de rederij "DELTA" die verloren ging, de 0.171 was reeds op 2 juni 1915 het slachtoffer geworden van een U-boot (zie: De Plate 92/73). Dit betekende het einde van een rederij opgericht te Brussel de 11<sup>de</sup> Februari 1908 als naamloze maatschappij "DELTA" (Visserij en Sleepdienst). Zij telde onder haar aandeelhouders tal van personaliteiten uit de hoogste kringen met o.a. Graaf Paul de SMET de NAEYER, minister van Staat, Baron Constant GOFFINET, minister, Baron Albert RUZETTE, gouverneur van West-Vlaanderen, Ernest SOLVAY, industrieel. Achtendertig kapitaalkrachtige personen investeerden 500.000 F in de rederij, geen enkele Oostendenaar was geïnteresseerd. De directie van de maatschappij werd aangeboden aan John Bauwens (10) maar hij sloeg het aanbod af en stelde Jules NIERINCK voor die na het overlijden van zijn vader Edward de vishandel en visafslag trachtte te beredderen voor zijn moeder.

Er werden twee stoomtreilers besteld in het Verenigd Koninkrijk en in de loop van de maand september 1908 liepen beide stoomtreilers, de 0.170 "DELTA B" en de 0.171 "DELTA A", de haven van Oostende binnen. De 0.170 was gebouwd op de scheepswerven van COCHRANE, SELBY, de 0.171 door de GOOLE SHIPBUILDING C<sup>ie</sup>, waar indertijd de 0.74 "IBIS V" van stapel liep.

Op dinsdag 29 september 1908 werd de "DELTA A" plechtig gewijd en nadien voorgesteld aan de lokale pers die door de leden van de beheerraad van de rederij rondgeleid werden op het vaartuig. Het viel op dat de rederij moeite noch kosten had gespaard om het leven aan boord enigszins aangenaam te maken, voor de kapitein was er een luxe cabine voorzien. Na de rondgang aan boord

werd er aan de genodigden een receptie aangeboden in het bureau van de "DELTA" gelegen in de Jozef II straat.

De eerste reis van de "DELTA A" was naar het kanaal van BRISTOL en na een reis van 11 dagen werd een besomming gemaakt van 4.013,20 F, haar zusterschip de "DELTA B" ging vissen in het visrijke gebied van IJsland en na 16 dagen werd er een besomming geboekt van 7.595,20 F. Beide stoomtreilers visten ook aan de Spaanse kust en na een reis van drie weken werd er respectievelijk 7.780 F en 6.609 F besomd. De eerste reizen van beide vaartuigen waren winstgevend en aangemoedigd door dit succes besloot de beheerraad drie grote stoomtreilers (volgens de lokale pers) aan te kopen in Boulogne, nl de "CORSAIRE", de "SURCOUF" en de "JEAN BART". De stoommachines van deze vaartuigen hadden een vermogen van 700 PK, ze hadden een bemanning van 25 man en waren bestemd voor de visvangst in de WITTE ZEE en de kust van NEW FOUNDLAND en zouden varen onder de Franse driekleur. Volgens de berichtgeving in de lokale krant "CARILLON" werden deze vaartuigen aangekocht in de maand juni 1909 doch twee andere bronnen spreken dat tegen.

Volgens Marcel POPPE, auteur van "VAN MANNEN EN DE ZEE", werd de Franse stoomdrifter "SURCOUF" in de loop van 1912 aangekocht (er is hier geen sprake van de "CORSAIRE" noch de "JEAN BART"), herdoopt in "Président BARBANSON" en kreeg het nummer 0.172 toegewezen. (11) Haar stoommachine had een vermogen van 510 PK (sic), mat 135 T netto en was in die periode het grootste Oostendse stoomvaartuig. In het najaar van 1912 nam de 0.172 voor het eerst deel aan de drijfnetvisserij (12) met uitsluitend Belgisch personeel waaronder scheepsjongens van het Koninklijk werk "IBIS". Maar het experiment met drijfnetten was een kort leven beschoren en op 15 april 1914 werd de "Président BARBANSON" verkocht aan de Franse rederij "DELPYERRE et DUVA" Boulogne voor 134.000 F» Voor zover dhr POPPE.

Ook in "DE OOSTENDSE VISSERIJ" door Roland DESNERCK wordt er gewag gemaakt van de ex "SURCOUF"

«Er is in Oostende in feite slechts één echte stoomdrifter geweest. Hiermede bedoelen we een stoomvaartuig ingezet voor de visserij met de vleet (drijfnetten). Het was de 0.178 (sic) "SURCOUF" afkomstig uit Boulogne. Dit vaartuig van de rederij "DELTA" had een aantal Franse matrozen aan boord en zelfs een Franse "tweede kapitein" omdat onze vissers niet langer vertrouwd waren met de drijfnetvisserij. Na korte tijd werd het vaartuig echter weer verkocht gezien dit soort visserij duidelijk niet vlotte.»

Bij nazicht van de monsterrol van 9 juni 1913 van de 0.172 "Président BARBANSON" stel ik vast dat de bemanning bestond uit een 15-tal matrozen uit de Westhoek, haringjagers bij uitstek, en enkele Oostendenaars. De schipper GODERIS Henri, geboren te KOKSIJDE had een loon van 5% op de besomming, terwijl een Franse loods, Malfuy Charles, een vast loon kreeg van 250 F per maand. De 11-jarige DELANGHE Louis, aangeworven als "jongen" verdiende 15 F per maand (kost en inwonen inbegrepen).

De laatste monsterrol werd door de bemanning ondertekend op 311213, er waren nu wel minder matrozen aan boord, praktisch alle "WESTHOEKERS" waren ontscheept. De Franse loods was vervangen door "Pilot" HOOK William, 63 jaar, van Britse nationaliteit, met een vast loon van 75 F per week.

De 30-jarige schipper BROUCKXON Richard, zoon van Richard en LABBEKE Mathilde, Oostendenaar van geboorte, moest het stellen met een loon van 4% op de besomming ; was dit reeds een bezuinigingsmaatregel van de rederij "DELTA" ? Opmerkelijk is de hierna vermelde tekst die bovenaan de monsterrol, in kleine letters, bijgeschreven was.



«Ne seront payés qu'à la fin de la campagne c.a.d. vers la fin du mois de décembre tout homme qui pour certaines raisons serait débarqué par l'armement n'aura plus droit à ses % ou ‰. L'armement se réserve le droit de cesser la pêche au hareng avant la fin du mois de décembre.» Voor de bemanning was er geen vertaling voorzien. De 0.172 meterde 135 19/100 T, was voorzien van een stoommachien van 120 PK en zijn roepnaam was M.B.S.W.

Van de 0.178 "SURCOUF" heb ik in de vooroorlogsperiode (1914) niets teruggevonden, zeker niet bij de rederij "DELTA".

Op 5 september 1918 vroeg de waterschout dhr. CLAESSENS aan dhr. J. NIERINCK wat momenteel zijn bezigheden waren in Fleetwood, nu dat ook het tweede vaartuig van de rederij "DELTA" gezonken was. Het antwoord liet niet lang op zich wachten.

SOCIÉTÉ ANONYME DELTA Ltd  
STEAM TRAWLER OWNERS  
FLEETWOOD

Manager J. NIERINCK

Southport, 7 september 1918.

Geachte Heer,

Ik heb zojuist uw brief van 5 september ontvangen hier te SOUTHPORT waar ik verblijf tot maandagmorgen.

De inlichtingen die u mij vraagt zijn als volgt :

1. Als reder-zaakvoerder ben ik verantwoordelijk voor het uitrusten en uitbaten van de vaartuigen "EDDYSTONE", "PRETORIA", "TOURACO" en "ARACARI" behorende tot de vennootschap "DELTA" (13), maar die, zoals de vaartuigen van "LLOYD ROYAL BELGE" tijdelijk varen onder Engelse vlag. De "EDDYSTONE" en de "PRETORIA" varen vanuit FLEETWOOD met een volledige Belgische bemanning, de "TOURACO" en de "ARACARI", in dienst van de Engelse regering, varen met een Engelse bemanning.
2. Dezelfde functie neem ik ook waar voor de twee stomers "GENERAL" en "LAURECTA". Ik had er nog niet aan gedacht om u ervan in te lichten omdat in werkelijkheid ik slechts één Belgische bemanning tewerkstel in de haven voor het lossen van de vis, het aanvoeren van levensmiddelen, herstellingen op dek en in de machinekamer. Het zijn Charles TITELJON, VANDEBERGHE, Henri STEENKISTE, Edouard STEENKISTE, ABICHT, VAN HOECKE vader, Edouard DEZITTER, DEZITTER zoon, Edouard DEFER (nu teruggezonden), LEYNE Alphonse, Edouard VAN HOUCKE, deze twee laatste vertrekken maandag a.s. met de 0.125. De "GENERAL" is 3 maanden uit de vaart geweest wegens herstellingen, een Belgische bemanning was er steeds aan het werk.
3. De Belgische vaartuigen, eigendom van dhr. D'HONDT. Dhr. D. HONDT heeft mij schriftelijk bevestigd dat ik mij mag bezighouden met al zijn sloepen en dat doe ik ook. Alle sloepen worden nu gereedgemaakt voor de visvangst en gezien de visvangst in LOWESTOFT (14) nu beëindigd is zullen al deze sloepen ter visvangst uitvaren vanuit FLEETWOOD. Nu moet ik ook zorgen voor huisvesting voor de familieleden van de bemanningen. U kunt begrijpen dat dit geen gemakkelijke taak is. De eerste van deze sloepen, 0.90, vertrekt reeds dinsdag of woensdag en de anderen zullen volgen.
4. De sloepen "Marie-Edmond" 0.125 en "DE ZEEBLOEM" 0.184 eigendom van We.DECKMYN.

Gezien dat We. DECKMYN in Oostende is achtergebleven, ben ik de enigste persoon die zich met beide sloepen kan bezighouden; beiden vertoeven in FLEETWOOD. De 0.125 vaart uit morgen maandag met als bemanning schipper TRATSAERT, de matrozen Cornelius LARSEN, Alphonse LEYNE en Edouard VAN HOUCKE. Alle bemanningsleden van bovenvermelde vaartuigen (uitgenomen de twee stoomtreilers varende voor de Britse Admiraliteit) zijn Belgen.

Zoals ik u reeds vroeger heb medegedeeld, heb ik ook onder mijn beheer de sloepen "CEVIC", "EASTBOURNE", "CHANCELLOR", die vissen vanuit FLEETWOOD en de "LORD GEORGE" (in dienst bij de Britse Admiraliteit). Deze vier stoomsloepen zijn eigendom van dhr. D'HONDT en C<sup>ie</sup>. U bent waarschijnlijk op de hoogte van het feit dat al het mogelijke wordt gedaan ten einde die vaartuigen te laten varen onder Belgische vlag, de Belgische autoriteiten zullen hoogstwaarschijnlijk bemiddelend optreden in deze kwestie en het spreekt vanzelf dat wij er dan onmiddellijk Belgische bemanningen zullen inschepen.

Veuillez agréer, cher Monsieur, mes meilleures salutations.

J. NIERINCK

Na de Wapenstilstand van 11 november 1918 werden de Engelse stoomtreilers, voor de duur van de oorlog in dienst van de Britse Admiraliteit, terug in dienst genomen door de rederijen en J. NIERINCK moest nu beroep doen op de Waterschout te MILFORD HAVEN voor aanvullende bemanningsleden en op 23 december 1918 verstuurde hij het volgende telegram aan dhr. CLAESSENS.

«reply paid (°) CLAESSENS-COMMISSAIRE MARITIEM-MILFORD HAVEN (°)  
COOPMAN F. EX. CAPITAINE 76 (15) EST IL LIBRE (°) SI OUI PRIERE LUI DEMANDER  
S'IL VEUT VENIR POUR "EDDYSTONE" (°) URGENT (°) SI NON POUVEZ VOUS ME  
RECOMMANDER QUELQU'UN (°) LOUIS ZONNEKEYN (16) PART AVEC "LORD  
GEORGE" REVENU ADMIRALTY (°) NIERINCK (°)»

Reeds op 24 december bevestigde de Waterschout dat schipper COOPMAN F. (mijn grootvader) geen zin had om te verhuizen naar FLEETWOOD, hij verdiende immers een mooie boterham in MILFORD HAVEN, maar toch raadde de Waterschout dhr. NIERINCK aan om een briefje te schrijven naar schipper COOPMAN F., misschien zou hij hem kunnen overhalen, wat echter niet lukte.

Ook schipper Richard ZONNEKEYN (17) werd aangesproken om de stoomtreiler "EDDYSTONE" over te nemen maar ook hij bleef liever in MILFORD HAVEN in dienst van de rederij "PÊCHERIES A VAPEUR".

De reden waarom schipper COOPMAN F. en zijn bemanning (mijn vader was stoker aan boord) tijdelijk ontscheept waren van de 0.76 "IBIS VI" vond ik terug in een brief van 14 december 1918, van de Waterschout aan dhr. BRUNET A. (18)

«IBIS VI, 0.76 is het eerste vaartuig dat Oostende zal vervoegen, nl. op 17 december 1918. De normale bemanning zal ontschepen en vervangen worden door vissers (22 man!) die in 1914 hun familie achtergelaten hebben in België. De lading zal bestaan uit 180 KITS (19) verse vis voor verdeling aan de bevolking. Ieder Oostends vaartuig in Milford heeft 10 KITS geschonken»

Dat de Oostendse rederijen van de stoomtreilers gedurende W.O.I in SWANSEA, MILFORD HAVEN en FLEETWOOD gouden zaken hebben gedaan staat buiten kijf. Op de eerste algemene vergadering na de oorlog, werd er door de rederij "DELTA" volgende cijfers bekend gemaakt.

30 JUN 1914	Recette d'exploitation	13.283,93 F
30 JUN 1915	Recette d'exploitation	101.860,04 F
30 JUN 1916	Recette d'exploitation	299.126,20 F
30 JUN 1917	Recette d'exploitation	575.901,20 F
30 JUN 1918	Recette d'exploitation	763.114,75 F

Valeur suivant inventaire du matériel flottant détruit : 208.923,22 F.

Een rederij, nl. ASPESLAGH H.-ZONNEKEYN F., was echter niet zo gelukkig. Inderdaad de 0.126 "NEPTUNE" werd gekelderd door een U-boot terwijl de overige stoomtreilers van die rederij gevorderd werden door de Belgische regering en ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit. Ze waren omgebouwd tot patrouillevaartuig of mijnenveger en twee ervan gingen, door oorlogsomstandigheden verloren.

Reeds op 4 april 1917 zond Dhr. ASPESLAGH een aangetekende brief aan de commandant BULTINCK, inspecteur-generaal bij de Staatsmarine, met in bijlage een opsomming van al het materieel, inclusief de waarde van het vaartuig, dat verloren ging met de 0.126. Hij kwam aan een bedrag van 11.935 Engelse pond. Hij vroeg dat er na de oorlog rekening zou gehouden worden met dit verlies en rekende erop dat er, bij de na-oorlogse onderhandelingen met Duitsland, België aanspraak zou maken op Duitse compensatie wegens oorlogsschade (vrede van VERSAILLES).

Dat de compensatie voor oorlogsschade een zaak van lange duur zou zijn, blijkt uit het feit dat Dhr. ASPESLAGH, op 12 augustus 1922, nogmaals zijn desiderata op papier zette. Nu richtte hij zijn brief aan dhr. CLAESSENS, Waterschout te Oostende.

«Zoals u weet waren er enkele Duitse onderdanen aandeelhouder in mijn rederij, dat is ten andere de reden waarom de schepen van mijn rederij opgeëist werden in 1916 (20). Ik was het eerste slachtoffer van deze opeisingen gezien de regering mijn broodwinning afnam, de andere benadeelden waren de aandeelhouders van de rederij die ook hun winsten zagen verdwijnen en dat terwijl de andere rederijen van de stoomtreilers gedurende de oorlog hoog oplopende winsten opstreken.

Twee van mijn stoomtreilers, in dienst van de Britse Admiraliteit, gingen verloren. De voorziene vergoedingen (waarschijnlijk een oorlogsverzekering) waren niet voldoende om na de oorlog twee nieuwe treilers aan te kopen, nogmaals een belangrijk financieel verlies voor de rederij en haar aandeelhouders.

Ook het verlies van de 0.126 werd niet voldoende gecompenseerd, de verzekering voorziet een bedrag van 100.000 F terwijl mijn onkostennota van 4 april 1917 een bedrag van 11.935 Engelse pond bedroeg. Niettegenstaande vele beloften van de overheid werd mij nog geen enkele vergoeding wegens oorlogsschade uitbetaald.

Het gelieve u aan te dringen bij de Staatsmarine autoriteiten om deze delicate zaak, waaronder de aandelen van de Duitse onderdanen, te regelen met het SEQUESTER, dit zou mij dan toelaten een eventuele gunstige financiële regeling te treffen met de Minister van Financiën.»

getekend H.P. ASPESLAGH

Terloops nog even vermelden dat ook August BRUNET, gewezen reder en vishandelaar te Oostende, zich ook in FLEETWOOD onledig hield met de visserij, waarschijnlijk in samenwerking



met Jules NIERINCK, reder van de NV "DELTA". Zijn grootste verdienste was dat hij in FLEETWOOD een school voor Belgische kinderen stichtte. Meer dan 100 kinderen genoten er lager onderwijs. Op een groepsfoto van 15 november 1918 tel ik meer dan 60 leerlingen en 8 begeleiders. Hij stichtte ook een fonds om het financieren te bekostigen van aankoop van kledingstukken en eetwaren voor de behoeftigen in Oostende. In dat verband verscheen er op 2 november 1918, het volgend artikel in de lokale krant "THE FLEETWOOD EXPRESS".

«TO HELP THE BELGIANS»

APPEAL TO FLEETWOOD AND DISTRICT FOR CIVILIAN SURVIVORS

In the early days of the war one was repeatedly reminded of gallant little Belgium, whose army went forth to meet the hordes of the German Kaiser who were rushing forth through their country in the attempt to reach the French and Belgian ports, with a view to landing an army on our shores. Everyone is conservant with the magnificent stand of King Albert's glorious army, and how the civilian population have endured hardships at the hands of the Huns. Now that their country is being freed from the enemy, thoughts naturally turn to those who have been under the iron heel of the Prussians. From accounts received by prominent Belgian citizens at present resident in Fleetwood there is no doubt as to the terrible privations the desolate people have suffered and with a view to try to relieve the sufferings of the people at Ostend, the famous watering place known to thousands of English people, a fund has been opened in Fleetwood to provide clothing and food for the unfortunate civil population. A local Committee has been formed, comprising local ladies and gentlemen, and subscriptions can be forwarded to and will be acknowledged by Father Dupont, 9, St. Peter's Place, Fleetwood, Mrs. J. Nierinck, 27 Milton Street or Mr. A. Brunet, 178, Poulton Street. Fleetwood.»

NOTEN

1. Er werd hier geen rekening gehouden met de 2 stoomtreilers van de rederij ASPESLAGH-ZONNEKEYN die in dienst van de Britse Admiraliteit, met Britse bemanningsleden, door oorlogsgeweld verloren gingen. Deze rederij had bij het uitbreken van de W.O.I met haar 7 stoomtreilers haar toevlucht gezocht in het Britse MILFORD HAVEN (Zuid-Wales). De 0.126 "NEPTUNE" werd op 26 December 1916 gekelderd door de Duitse U-boot, UC46 (De Plate 92-241), de 0.142 "NIXE" werd verkocht aan de Schotse reder dhr. CANON (ABERDEEN). In maart 1916 werden de 0.127 "NUMITOR", 0.128 "NAUTILUS", 0.141 "NARVAL", 0.143 "NEREE" alsook de 0.144 "NAIADE" opgeëist door de Belgische regering en ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit. Ze werden bewapend, en omgebouwd tot patrouillevaartuig of mijnenveger en bemand met Britse bemanningen. De 0.127 en de 0.141 gingen verloren doch de 3 overigen overleefden het oorlogsgeweld en werden na de oorlog terug ter beschikking gesteld van de rederij. Het was toen niet duidelijk waarom de stoomtreilers van de Rederij ASPESLAGH-ZONNEKEYN opgeëist werden terwijl de andere Oostendse rederijen, met thuishaven FLEETWOOD, SWANSEA en MILFORD HAVEN met rust werden gelaten. In een brief van 120822 aan de Waterschout te Oostende, insinueert reder ASPESLAGH dat de opeising te wijten was aan het feit dat Duitse onderdanen aandeelhouders waren van de rederij.
2. Het betreft de 0.171 "DELTA B", 0.126 "NEPTUNE" en de 0.83 "MARCELLE". Zie het tijdschrift "De Plate" 92-73, 92-241 en 94-111.
3. Volgens het scheepsjournaal van de U.19 werd de 0.170 op 21 april 1918 gezonken door haar boordgeschut.
4. Is één van de eilanden die deel uitmaakt van de "OUTER HEBRIDEN" gelegen aan de N.W-kust van Schotland. Het is het meest westelijk gelegen eiland, wereldvermaard als

vogelbroedplaats. Het eiland was eeuwenlang onafgebroken bewoond doch op 29 augustus 1930 werden alle bewoners, op eigen aanvraag, overgeplaatst naar het vasteland. Het gure weder van de "ATLANTIEK" had de jongeren naar aangenamer oorden verdreven zodat de oudere bevolking tot een minimum was herleid en er geen toekomst meer zag.

5. «Het gerucht doet de ronde dat de "DELTA", met als thuishaven FLEETWOOD" gezonken werd door de vijand. De bemanning is gered. (vrije vertaling van een slordige Engelse tekst). CLAESSENS was de Belgische Waterschout in MILFORD HAVEN (Zuid Wales) thuishaven van de meeste Oostendse stoomtreilers.
6. FLEETWOOD, gelegen aan de westkust van Engeland (LANCASHIRE), was één van de Britse havens waar er een kolonie Belgische vluchtelingen verbleef. Een Belgische school, opgericht door A. BRUNET, een welgekende Oostendse reder en vishandelaar, telde meer dan 100 leerlingen.
7. August BULTYNCK (M.B.E.), Inspecteur-Generaal bij het Zeewezen (STAATSMARINE), geboren te Gent 1865, overleden te Brussel 1924. Hij was de hoge ambtenaar die de belangen van de reders en vissers ter harte nam en optrad als bemiddelaar ter gelegenheid van conflicten met de Britse Admiraliteit. Hij was een deskundige op gebied van de zeevaart. Hij behaalde het brevet van kapitein ter lange omvaart, was achtereenvolgens officier aan boord van de pakketschepen van de RED STAR LINE, commandant van een mailboot, Oostende-Dover, lesgever aan de Zeevaartschool van Oostende. Hij was medestichter van het K.W. IBIS en secretaris van de raad van bestuur. Hij was in bevel van de IBIS I, de ex. H.M.S. ALBACORE, toen dit vaartuig in 1906 naar Oostende werd gesleept en in dienst werd gesteld als opleidingsschip en tehuis voor de IBIS kwekelingen. Aan de vrije universiteit van Brussel doceerde hij het vak "CONSTRUCTION NAVALE".  
Gedurende de oorlog was hij verschillende keren te gast bij Koning Albert in DE PANNE. Hij werd na de oorlog vereerd met de Orde van "MEMBER OF THE BRITISH EMPIRE".» Hij werd te Brussel begraven in intieme kring op dezelfde dag dat de legendarische en nederige "Paster PUUPE" te Oostende met grote luister en praal werd begraven (8 juni 1926).
8. BAELS, H., advocaat, vader van Liliane BAELS, de latere echtgenote van Koning Leopold III. Welke functie hij uitoefende bij het Zeewezen is niet duidelijk maar hij kwam wel in aanvaring met de Staatsveiligheid. Enkele Vlaamse soldaten, voor de krijgsraad gedagvaard wegens hun flamingantische en anti-Belgische activiteiten, hadden hem gevraagd hen te verdedigen doch de regering in LE HAVRE, op advies van de Staatsveiligheid, weigerde hem een reispas te verlenen. In MILFORD nam hij de functie waar van secretaris van de "Vereniging der Reders van de visserijsschepen".
9. Kapitaän leutnant Johannes SPIESS begon zijn duikbootloopbaan als wachtofficier op 10 oktober 1912 aan boord van de U-9, bevelhebber Otto WEDDIGEN. Op 22 september 1914 zonk de U-9, vóór de Nederlandse kust, 3 Britse kruisers die zonder begeleiding van hun waakhonden, nl. destroyers, het waagden troepentransportschepen te begeleiden naar DUINKERKE. Meer dan 1400 Britse zeelui vonden er een zeemansgraf. J. SPIESS eindigde zijn marineloopbaan in november 1918, onmiddellijk na de wapenstilstand.
10. John BAUWENS zag het levenslicht te Oostende op 31 maart 1866. Reeds in 1890 trad hij op als reder ter visserij. In 1896 was hij mede oprichter van de S.A. "PÊCHERIES à VAPEUR", in de volksmond de "P.V.", en werd aangesteld als directeur voor de duur van 30 jaar. Volgens de lokale berichtgeving was hij in Juni 1909 oprichter van de S.A. "PÊCHERIES BELGES EN BULGARIE", een visserijbedrijf ter bevordering en ontwikkeling van de lokale visserij rond het meer BOURON-GUEL en PORTO LAGOS. Schipper Victor QUARIN werd aangeworven als opleider van de lokale bevolking. J. BAUWENS overleed op 3 augustus 1955. Zijn naam is voor eeuwig verbonden met de Oostendse zeevisserij. Sedert 1965 draagt de ex. Stedelijke visserijsschool zijn naam.
11. BARBANSON was de naam van de voorzitter van de raad van bestuur van de rederij "DELTA". Met 250 aandelen van 100 F was hij één van de voornaamste aandeelhouders van de rederij. Als hooggeplaatst industrieel zal hij zich doen opmerken gedurende de I<sup>o</sup> W.O.



In juli 1917, naar aanleiding van een politieke crisis in de schoot van de regering, werd zijn naam vernoemd als kandidaat Minister van Economische zaken, Industrie en Arbeid, deze functie werd echter toegekend aan Paul HYMANS. Die richtte onmiddellijk een "Staatshuiskundige Raad" op die advies moest geven over de economische wederopbouw van België. Gaston BARBANSOON werd benoemd als Secretaris-Generaal. Op het einde van het jaar lag hij aan de basis van een nieuwe crisis in de regering.

12. Een drijfnet, waarmee men de haringvangst bedreef, is gemiddeld  $\pm 30$  m lang en 16 m hoog en hangt als een gordijn in het water, drijvend gehouden door blazen en kurken. Verschillende netten worden aan elkaar verbonden door middel van een kabel (een reep) en vormen zodanig een fleet met een lengte van ongeveer 4 km. De fleet wordt s'avonds uitgezet omdat haringen dan direct onder het wateroppervlakte zwemmen, de voorste mast wordt achterover gelegd en het vissersvaartuig, drifter genoemd, ligt nu verankerd aan de fleet. De mazen van een drijfnet zijn net zo groot dat slechts de volwassen haringen met hun kieuwen in de mazen blijven hangen, de kleinere exemplaren glijpen dus letterlijk door de mazen van het net. 's Morgens bij dageraad worden de netten opgehaald, een karwei dat bij mooi weder een viertal uren kan duren.  
Reeds lang voor de W.O. I (1851) was het drijfnet verdwenen uit de Oostendse visserij. Het vissen met het sleepnet, dat steeds groter werd, was nu de boosdoener, dat alles meesleepte dat in zijn weg lag en zoveel schade toebrengt aan het vis bestand dat voor een aantal demersale of bodembewonende vissoorten de situatie bijzonder zorgwekkend is.
13. Van deze zogezegde "DELTA" schepen is er niets terug te vinden in de archieven van het Waterschoutsambt.
14. Alle Oostendse zeilvaartuigen die in oktober 1914 hun toevlucht hadden gezocht in LOWESTOFT (de Oostkust van Engeland) werden er aan de ketting gelegd. Hun netten en zeilen werden door toedoen van de kommandant van het visserijwachtschip "VILLE d'ANVERS", dat ook praktisch voor de duur van de oorlog lag te dobberen in de haven van LOWESTOFT, in een nabijgelegen loods opgeslagen.  
De vlucht van de zeilvaartuigen naar LOWESTOFT is voor een later artikel.
15. Dit was de 0.76 "IBIS VI".
16. Louis ZONNEKEYN, zoon van FLORIMOND, die op 2 april 1884 met de 0.71 "PRIMA", de eerste Oostendse stoomtreiler, Oostende binnenvoer. Louis was schipper van de 0.126 "NEPTUNE" die op 26 december 1916 door de UC 46 in de grond werd geboord.
17. RICHARD ZONNEKEYN, ook een zoon van FLORIMOND. Tezamen met THUR ZONNEKEYN, een derde broer, vormden zij een trio schippers, dat in de geschiedenis van de latere "RODE VLOOT" een begrip was.
18. August BRUNET ° Oostende 3 april 1880 + Middelkerke 27 augustus 1947. Hij was het type van een "self made man". Begon als loopjongen in een viswinkel, werd op twaalfjarige ouderdom tewerkgesteld als knecht in de vismijn. Hij begon in 1901, voor eigen rekening, een kleine vishandel, negen jaar later was hij eigenaar van 5 kleine zeilvaartuigen. Gedurende de I° W.O. verbleef hij te Fleetwood, keerde in 1919 terug naar Oostende en stichtte er de N.M. van stoomvisserijen "ZEESTER", een bedrijf met 12 stoomtreilers. Ook in de zeevisgroothandel deed hij zich gelden, hij was o.a. pionier van de buitenlandse vishandel.
19. Een KIT= 63,465 Kg.
20. K.B. van 180914 – betreft CONSERVATOIRE BESLAGNEMINGEN IN BURGERLIJKE ZAKEN.  
«Gedurende den tijd van oorlog kan de voorzitter der rechtbank van eersten aanleg van de gelegenheid der goederen machtiging geven tot conservatoire inbeslagneming ten laste van inboorlingen van een der landen waarmee België oorlog voert.»  
K.B. van 10.11.18 Zelfde onderwerp.  
«Geven aanleiding tot aangifte o.a.  
- al de roerende en onroerende goederen

- de aandelen in de vennootschappen»

## BIBLIOGRAFIE

1. Six ans de croisières en sous-marin – Johannes SPIES
2. Der Handelskrieg mit U-Booten – Januar bis November 1918
3. A.R.A. n° 8027 – Briefwisseling Waterschout MILFORD HAVEN
4. Briefwisseling met de “FLEETWOOD LIBRARY”
5. Briefwisseling van de N.M.. “DELTA” van 7 september 1918
6. De lokale kranten, “ECHO d’OSTENDE” en “LE CARILLON”
7. Van mannen en de zee – Marcel POPPE
8. De Oostendse Visserij – Roland DESNERCK
9. Koning Albert I, Charles de Broqueville en de Vlaamse Beweging
10. Briefwisseling van de reder H. ASPESLAGH



Een zusterschip van de 0.172 “Président Barbanson”, de stoomdrifter B.2528 (“La France”, op weg naar de visgronden.

## Vistuigen uit een vorig tijdperk

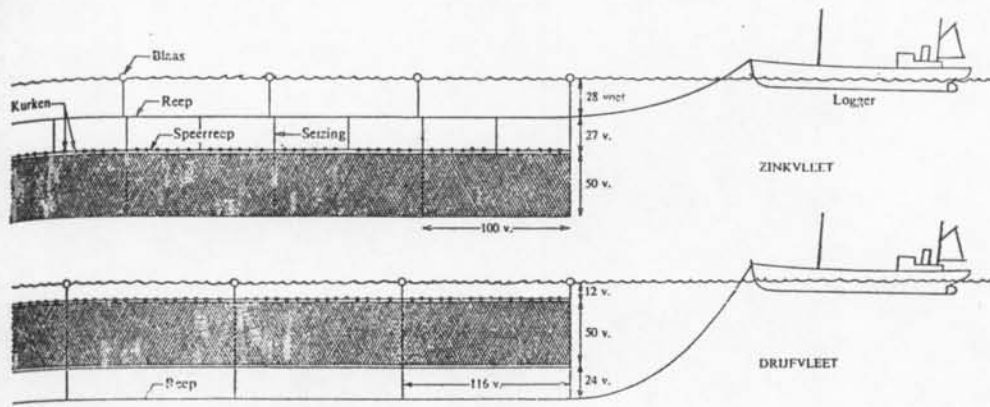


Fig. 1.

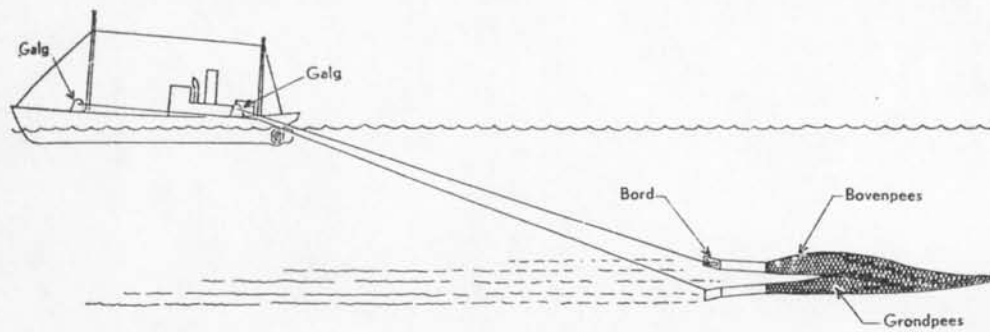
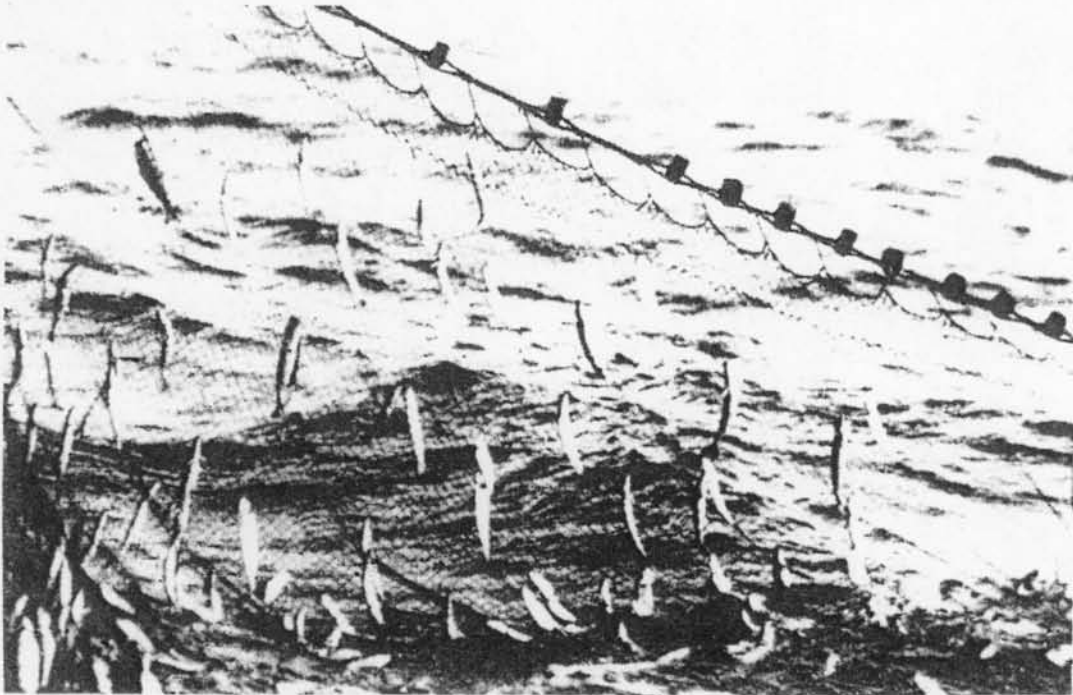


Fig. 2

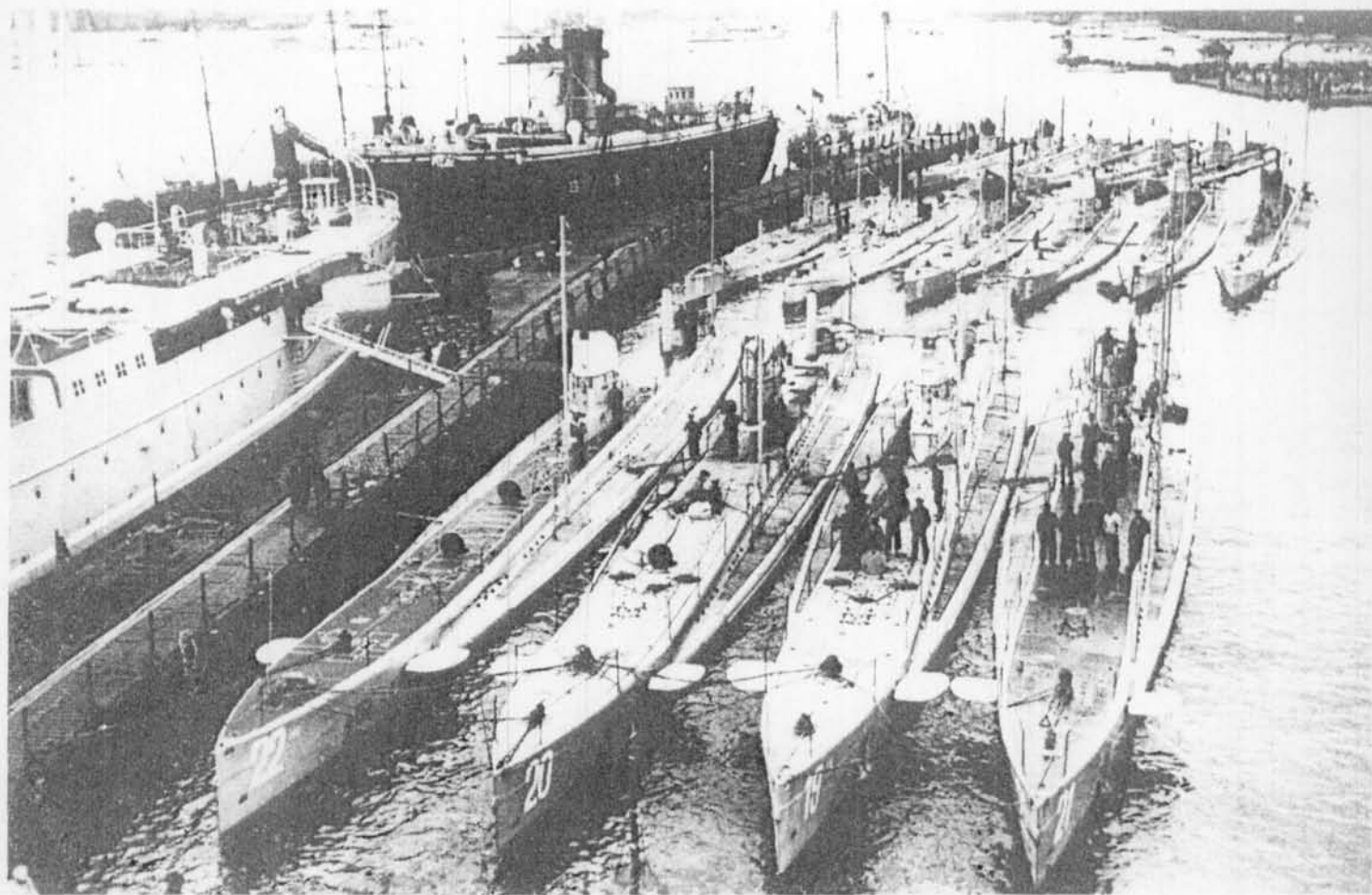
Fig. 1. Schematische voorstelling van drijfnetvisserij op haring. Boven: Hollandse zinkvleet. Beneden Schotse drijfveet.

Fig. 2. Schematische voorstelling van de trawlvisserij volgens Vigneron Patent. Bij het gewone trawl-net zijn de borden direct aan het net verbonden.

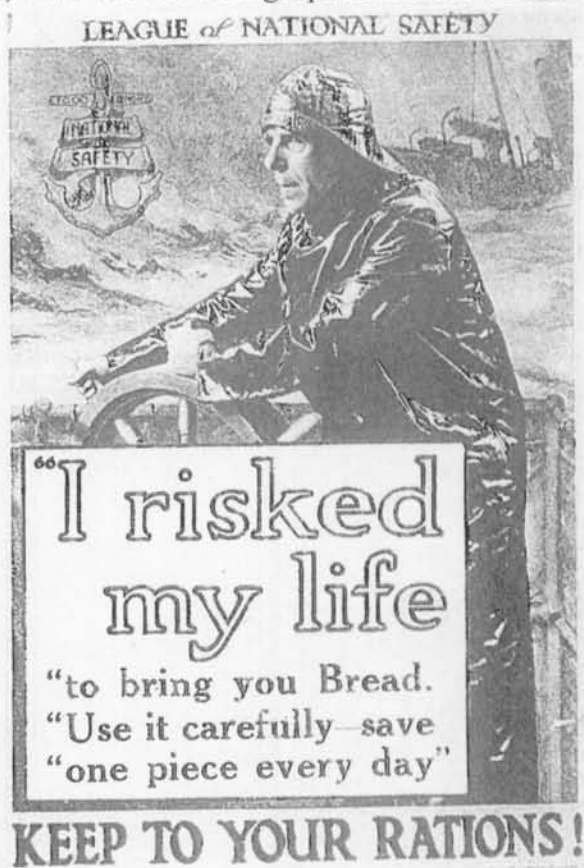
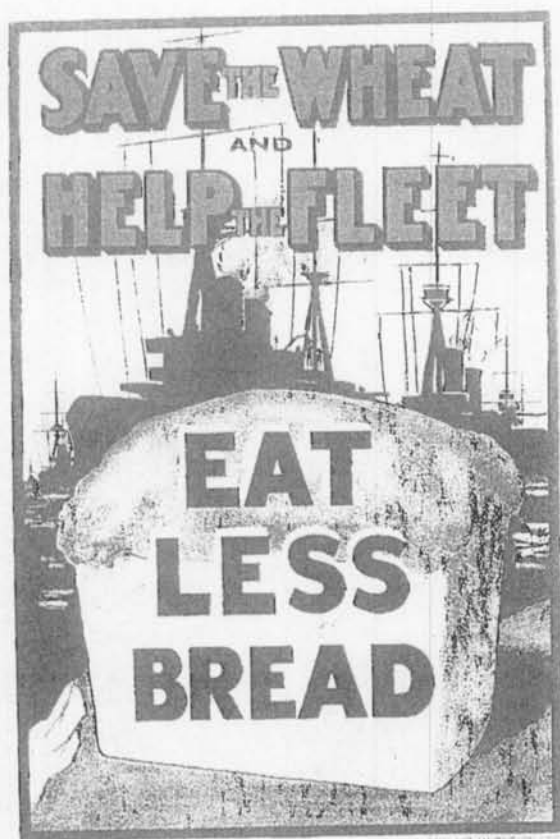


De vleet met de haringen die in de mazen van het net verstrikt zijn, wordt aan boord gehesen.





Twee flottieljes Duitse duikboten, waaronder de U-19, klaar om een oorlogsopdracht uit te voeren.



Een noodkreet aan de Britse bevolking.

MONSTERROL 0.171 "DELTA A" 1918 (Fleetwood)

Naam	Vader	Moeder	Ouderdom	Geboorteplaats	Functie	Verdiens-te
COENE Louis	Pierre	CARBON Emmerance	36	Oostende	Schipper	5 %
VANHOECKE Jan	Leopold	LABEEUW Sophie	43	Oostende	Stuurman	£ 5 10 sh + £ 2 10 sh W.B.
DESITTER Eduard	Martin	VANHUYEN Clemence	53	Oostende	Matroos	Idem
DEFER Eduard	Eugene	DEMEY Alida	47	Oostende	Matroos	Idem
VAN HOUCKE Eduard	Eduard	DESITTER Sophie	33	Oostende	Matroos	Idem
LOMBARD P. *					Pilot	4 %
VAN LOOCKE P.	Victor	HOLLEVOET Sophie	26	Bredene	Matroos	£ 5 10 sh + £ 2 10 sh W.B.
LEYNE Alphonse	Henri	ALLE- MEERSCH	27	Oostende	Matroos	Idem
BOGAERT Pierre	Pierre	SMISSAERT Bertina	32	Oostende	Matroos	Idem
DEVOS Albert	Désiré	VANHOUW Pauline	41	Oostende	Matroos	Idem
DESITTER Louis	Eduard	VANDEN- BERGHE Marie	17	Oostende	Mousse	5 £
ANSQUER Antoine	Ivon	DECKMIJN Melana	27	Oostende	Machinist	£ 10 10 sh + 1 %
REILZEN Emile	Frederik	ASAERT Leonie	37	Oostende	Chauffeur	£ 8 10 sh
DEGROOTE Edmond	Cornelis	BARVEN Elisa	41	Bredene	Chauffeur	Idem
GODERIS Isidoor	Charles	MAES Catherina	33	Koksijde	Chauffeur	Idem
KREKILLIE Jean	Jean	TULPIN Octavie	23	Oostende	Chauffeur	Idem

- Wegens een onduidelijk geschrift op de monsterrol zijn enkele familienamen waarschijnlijk niet juist geschreven.
- Het is opmerkelijk dat niet alle bemanningsleden recht hebben op de £ 2-10 W.B (War Bonus).

\* LOMBARD P. was de Engelse loods.

### Nota

De vorige artikels, deel 1 t.e.m. 6, zijn verschenen in de jaargangen 1991, 1992, 1994 en 1997 van ons tijdschrift.